Deutscher Bundestag **Drucksache 19/724**

19. Wahlperiode 01.02.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Corinna Rüffer, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sachstand bei der Einführung der Pkw-Maut, Ausweitung der Lkw-Maut und Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft

Im Frühjahr 2014 erklärte der ehemalige Verkehrsminister Alexander Dobrindt zum Start der Pkw-Maut: „Am 1. Januar 2016 wird die Pkw-Maut scharf gestellt“ (Frankfurter Allgemeinen Zeitung, 10. April 2014). Mittlerweile soll die Pkw-Maut nunmehr 2019 eingeführt werden. Derzeit laufen die Ausschreibungs- und Vergabeverfahren für den Aufbau des dazugehörigen Systems zur Erhebung und Kontrolle der Maut. Parallel hierzu haben sowohl die Republik Österreich als auch die Niederlande Klage gegen die Mautpläne vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) eingereicht.

Ab 1. Juli 2018 gilt die Lkw-Maut auf dem gesamten Bundesstraßennetz. In diesem Zusammenhang sind die Vorbereitungen mit dem Aufbau des Systems angelaufen, wozu auch die Installation der Kontrollsäulen zählt. Dennoch steht die endgültige Höhe der Mautsätze weiterhin nicht fest, so dass für die Logistikbranche keine Planungssicherheit besteht.

Die massiven Risiken für Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, die aus der Privatisierung öffentlicher Infrastruktur durch ÖPP-Projekte (ÖPP – Öffentlich Private Partnerschaften) entstehen, wurden in den letzten Jahren in den Ausschüssen des Deutschen Bundestages und in der Öffentlichkeit insbesondere im Zusammenhang mit der geplanten Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft umfangreich und kritisch diskutiert. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verschwieg die Probleme mit der Betreibergesellschaft A1 mobil GmbH & Co. KG. sowie von einem bereits gelaufenen Schiedsverfahren und einer Klage des Betreiberkonsortiums gegen den Bund mit einem Forderungsvolumen von 787 Millionen. Über Presseberichte erfuhren Öffentlichkeit und Parlament Ende August 2018 von einer drohenden Insolvenz des ÖPP-Vertragsnehmers. Das ist aus Sicht der Fragesteller eine klare Missachtung des Parlaments (vgl. Süddeutsche Zeitung vom 23. August 2017).

Wir fragen die Bundesregierung:

Pkw-Maut

1. In welcher Phase befindet sich die Ausschreibung für Entwicklung, Aufbau und Betrieb eines Systems für die Erhebung der geplanten Pkw-Maut?
2. In welcher Phase befindet sich die Ausschreibung für Planung, Entwicklung, Errichtung, Betrieb und Unterhaltung eines automatischen Kontrollsystems, das im Zusammenhang mit der Einführung der Pkw-Maut steht?

3. Bleibt es beim beabsichtigten Zeitplan zur Vergabe der Leistungen zum Aufbau eines Infrastrukturabgabeerhebungssystems und eines automatischen Kontrollsystems?
4. Sind für die Vergabe des Auftrags über ein Infrastrukturabgabeerhebungssystem wie geplant die Verhandlungen am 8. Januar 2018 angelaufen und bleibt es beim Termin der beabsichtigten Zuschlagserteilung am 29. Juni 2018?
5. Sind für die Vergabe des Auftrags über ein Kontrollsystem wie geplant die Verhandlungen am 18. Dezember 2017 beendet worden und bleibt es beim Termin der beabsichtigten Zuschlagserteilung am 15. Mai 2018?
6. Welchen Einführungstermin plant die Bundesregierung für die Pkw-Maut?
7. Welche Kosten sind bei Einführung der Pkw-Maut dem Bund bisher entstanden und wie viele Planstellen bzw. Stellen für Arbeitnehmer sind dafür veranschlagt und wie viele davon sind tatsächlich besetzt?
8. Plant die Bundesregierung eine frühzeitige Anpassung der Pkw-Maut, die bisher als Vignettensystem umgesetzt werden soll, an die von der EU-Kommission formulierten Anforderungen zur Vereinheitlichung der unterschiedlichen Mautsysteme in der Europäischen Union (Umsetzung bis 2027)?

   Wenn nein, warum nicht?

Lkw-Maut

9. Welcher Stand ist bei der Umsetzung der Ausweitung der Lkw-Maut auf das Bundesstraßennetz erreicht und kann die Mautpflicht wie geplant zum 1. Juli 2018 ausgeweitet werden?
10. Welche Mautsätze gelten ab 1. Juli 2018 im Einzelnen?
11. Auf Basis welchen Wegekostengutachtens werden die ab 1. Juli 2018 geltenden Mautsätze ermittelt und in welcher Form wird das Wegekostengutachten bis wann veröffentlicht?
12. Welchen Einfluss hat das Wegekostengutachten für die Jahre 2018 – 2022 auf die ab 1. Juli 2018 geltenden Mautsätze?
13. In welcher Höhe entgehen dem (gerechnet auf Grundlage des Wegekostengutachtens) dem Bund jeden Monat Einnahmen aus der Lkw-Maut, wenn sich die Ausweitung der Mautpflicht und die Umsetzung der neuen Mautsätze über den 01. Juli 2018 hinaus verzögert?
14. Ist es aus Sicht der Bundesregierung juristisch vertretbar, nach Inkrafttreten der Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) die „Mautlücke“ für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen sowie für Fernbusse aufrecht zu halten und welche Überlegungen gibt es seitens der Bundesregierung diese Lücke zu schließen?
15. Hat die Bundesregierung Kenntnis über den Stand der Umrüstung der rund 140 000 Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen Gesamtgewicht, die noch mit einer neuen On-Board- Unit (OBU) auszurüsten sind?
16. Welcher der Stand ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Umrüstung der rund 1 100 Mautterminals für die manuelle Einbuchung erreicht?
17. Welcher Stand ist nach Kenntnis der Bundesregierung beim Aufbau der Prüfsäulen, zur Überwachung der ordnungsgemäßen Mautzahlung, bisher erreicht und wie viele Prüfsäulen sollen insgesamt errichtet werden?
18. Wie viele Prüfsäulen sind nach Kenntnis der Bundesregierung zum 1. Juli 2018 tatsächlich einsatzbereit?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

19. Hält es die Bundesregierung angesichts der bevorstehenden Ausweitung der Lkw-Maut auf das gesamte Bundesstraßennetz für geboten, die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 mit der Netzumlegung dahingehend anzupassen, dass die Effekte der Lkw-Maut auf Basis der geplanten Mautsätze nunmehr berücksichtigt werden?

    Wenn nein warum nicht?

20. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass durch die Erhebung der Lkw-Maut sich in einigen Teilen des Bundesstraßennetzes erheblich Veränderungen beim Schwerverkehrsanteil ergeben können, weil die Route über die Bundesstraße durch die Bemautung nicht mehr vorteilhaft sein kann und dadurch eine Verlagerung von Lkw-Verkehr auf das Bundesautobahnnetz zu erwarten ist – also Mautausweichverkehr weitgehend vermieden wird?

    Wenn nein, warum nicht?

21. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass sich durch die Verringerung des Lkw-Verkehrs in der Verkehrsprognose 2030 bei einigen Projekten des Bedarfsplans Straße die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens verschlechtern wird und mithin eine Neubewertung auf Grundlage einer aktualisierten Netzumlegung geboten ist?

    Wenn nein, warum nicht?

ÖPP-Finanzierung im Bundesfernstraßenbau

22. Welcher Sachstand ergibt sich aktuell bei der ÖPP-Betreibergesellschaft A1 mobil GmbH & Co. KG (A1-Mobil), deren drohende Insolvenz im August 2017 bekannt wurde?

23. Schließt die Bundesregierung weiterhin eine von der ÖPP-Betreibergesellschaft A1-Mobil geforderte Nachverhandlung des ÖPP-Vertrages aus?

24. Hat die Bundesregierung in Erwägung gezogen, gegenüber A1-Mobil vom ihrem Sonderkündigungsrecht Gebrauch zu machen und unter welchen Bedingungen wird die Bundesregierung diese Option nutzen?

25. Sind zwischenzeitlich bei anderen ÖPP-Projekten im Bereich der Bundesfernstraßen ähnlich gelagerte Probleme wie bei der A1-Mobil aufgetreten?

    Wenn ja, bei welchen ÖPP-Betreibergesellschaften führt die Bundesregierung derzeit Nachverhandlungen über Vertragskonditionen oder laufen Schlichtungsverfahren und Schiedsgerichtsverfahren?

26. In welcher Höhe sind Mauteinahmen für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 bis unter 12 Tonnen nach dem 1. Oktober 2015 (Mautpflicht für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen) an ÖPP-Betreibergesellschaften für Bundesfernstraßen geflossen (bitte nach Strecken und jahrweise aufschlüsseln) und in welcher Weise plant die Bundesregierung die Rückzahlung der Mittel durch die ÖPP-Betreibergesellschaften an den Bund?

Sachstand bei der Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft

27. Welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung gegenwärtig beim Aufbau der Bundesfernstraßengesellschaft?

28. Wird der Bundesfernstraßengesellschaft privaten Rechts die Ausführung von Aufgaben der Straßenbaulast im Sinne des § 3 des Bundesfernstraßengesetzes ab 21. Januar 2021 übertragen (s. Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz – InfrGG , § 5)?

    Wenn ja, welche konkreten Einzelschritte sieht der Zeitplan der Bundesregierung bis dahin vor?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

29. Welche privatrechtliche Gesellschaftsform sieht Bundesregierung gegenwärtig für die Bundesfernstraßengesellschaft vor?

30. Welche Bundesländer erwägen nach Kenntnis der Bundesregierung eine gänzliche oder teilweise Abgabe der Verwaltung ihrer Bundesstraßen an den Bund?

31. Existiert nach Kenntnis der Bundesregierung eine „Task Force Bundesfernstraßengesellschaft“ und wenn ja, mit welchen Aufgaben ist die Task Force betraut und wie setzt sie sich zusammen?

32. Welche Gutachten und Beratungstätigkeiten wurden durch das Bundesverkehrsministerium oder anderen Ressorts vergeben bzw. welche diesbezüglichen Ausschreibungen laufen derzeit (bitte jeweils mit Nennung von jeweiliger Auftragssumme, Auftragnehmer, Beratung-, Gutachten- oder Auftragstitel)?

33. Aus welchen konkreten Gründen und für welche geplanten Verwendungszwecke ergibt sich die Notwendigkeit der in der Bundestagsdrucksache 19/381 – Unterrichtung durch die Bundesregierung Haushaltsführung 2017 Über- und außerplanmäßige Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen im dritten Vierteljahr des Haushaltsjahres 2017 – aufgeführten Erteilung von über- und außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigungen (VE) bei Haushaltstitel 526 02 „Zentral veranschlagte Verwaltungseinnahmen und –ausgaben, Sachverständige, Ausgaben für Mitglieder von Fachbeiräten und ähnlichen Ausschüssen“ (Beantwortung mit Angabe der geplanten Mittelverwendung – jeweils mit Nennung von jeweiliger Auftragssumme, Auftragnehmer, Beratungs-, Gutachten-/Auftragstitel) ?

Berlin, den 1. Februar 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333